Bundesverband EnergieMittelstand
Fuels | VSI Lubes | Energy

Berlin, 23. November 2026

Stellungnahme

zur Konsultation der Europäischen Kommission: Eine erneuerte Wasserstoffstrategie für ein wettbewerbsfähigeres und resilienteres Europa

Kontakt

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e. V.

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
Postfach 08 07 51
10007 Berlin
T. (030) 755 414-300
F. (030) 755 414-366
info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Avenue Palmerston 26
1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

Den Markthochlauf von Wasserstoff und seinen Derivaten wirtschaftlich ermöglichen

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. begrüßt die Initiative der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der EU-Wasserstoffstrategie (COM/2020/301) aus dem Jahr 2020.

Die Neubewertung der europäischen Wasserstoffpolitik ist angesichts des bislang unzureichenden Markthochlaufs und der veränderten wirtschaftlichen und geopolitischen Rahmenbedingungen dringend erforderlich.

Die Europäische Kommission stellt in ihrer Aufforderung zur Stellungnahme fest, dass die Erzeugung und Nutzung erneuerbaren und CO_2-armen Wasserstoffs trotz umfangreicher regulatorischer Vorgaben und öffentlicher Fördermaßnahmen deutlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleiben. Hohe Produktionskosten, mangelnde Wettbewerbsfähigkeit, unzureichende Nachfrage, regulatorische Unsicherheiten sowie fehlende langfristige Abnahmevereinbarungen verhindern in vielen Fällen finale Investitionsentscheidungen (Sondierungspapier, S. 2 und 3). Diese Sichtweise teilen wir ausdrücklich. Die genannten Problematiken bestehen auch für Wasserstoffderivate.

Die zutreffende Problembeschreibung muss Ausgangspunkt einer grundlegenden strategischen Neuausrichtung der EU in Bezug auf Wasserstoff und -Derivate sein. Die erneuerte Wasserstoffstrategie darf sich nicht darauf beschränken, bereits bestehende politische Zielsetzungen als gegeben hinzunehmen und nur deren Umsetzung durch zusätzliche Einzelmaßnahmen zu unterstützen. Wir fordern daher dazu auf, bisherige Ausrichtungen in Politik und Regulierung kritisch zu hinterfragen und konkrete Änderungen und Anpassungen festzulegen.

Aus Sicht von UNITI ist eine technologieoffene und konsequent marktorientierte Ausrichtung der Strategie erforderlich. Die Transformation des europäischen Energiesystems muss neben der Elektrifizierung durch Direktstromnutzung eine umfassende Defossilisierung des weiterhin bestehenden Bedarfs an gasförmigen und flüssigen Energieträgern ermöglichen. Wasserstoff und seine Derivate, insbesondere strombasierte synthetische Kraft- und Brennstoffe, müssen deshalb als wesentliche Bestandteile einer europäischen Molekülwende politisch anerkannt werden und Teil der Strategie sein.

Von zentraler Bedeutung ist die Erschließung ausreichend großer und langfristig verlässlicher Absatzmärkte. Eine regulatorische Konzentration auf einzelne Verwendungssektoren kann die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten von Wasserstoff und wasserstoffbasierten Energieträgern einschränken. Insbesondere der Straßenverkehr muss deshalb als bedeutender potenzieller Absatzmarkt für erneuerbare flüssige Kraftstoffe in der europäischen Wasserstoffstrategie berücksichtigt werden.

Zugleich müssen die regulatorischen Produktionsanforderungen wirtschaftlich praktikabel ausgestaltet, bestehende Förderinstrumente überprüft und ggf. weiterentwickelt sowie internationale Energiepartnerschaften gestärkt werden, um die enormen Importpotenziale einer globalen Wasserstoff- und Derivatproduktion als EU zu unterstützen und zu nutzen.

Aus Sicht von UNITI sollten die folgenden fünf Handlungsfelder in der Strategie aufgegriffen werden:

1. Die Molekülwende als gleichwertige Säule der europäischen Energiewende etablieren

Wasserstoff und seine Derivate umfassend im europäischen Energiesystem berücksichtigen:

Die europäische Energiewende darf nicht ausschließlich als Stromwende verstanden werden. Auch in einem zunehmend elektrifizierten Energiesystem wird langfristig ein erheblicher Bedarf an gasförmigen und flüssigen Energieträgern bestehen.

Dies betrifft neben zahlreichen industriellen Produktionsprozessen insbesondere den Verkehrssektor, die Wärmeversorgung sowie Anwendungen, bei denen die direkte Elektrifizierung technisch nicht möglich, wirtschaftlich nicht sinnvoll oder mit erheblichen infrastrukturellen Herausforderungen verbunden ist.

Die erfolgreiche Transformation des europäischen Energiesystems erfordert deshalb neben dem Ausbau erneuerbarer Stromerzeugungskapazitäten eine konsequente Molekülwende. Fossile Energieträger müssen schrittweise durch erneuerbare gasförmige und flüssige Energieträger ersetzt werden.

Wasserstoff bildet hierfür eine wesentliche Grundlage. Seine Bedeutung geht allerdings weit über die unmittelbare energetische oder stoffliche Verwendung hinaus. Durch seine Weiterverarbeitung zu synthetischen Kohlenwasserstoffen und anderen Derivaten können zahlreiche unterschiedliche Energiebedarfe adressiert werden.

Dazu zählen insbesondere

- synthetisches Rohöl (Syncrude),
- direkt einsetzbare synthetische Kraft- und Brennstoffe (E-Fuels) wie E-Benzin, E-Diesel und E-Kerosin,
- E-Methanol sowie
- E-Ammoniak oder E-Methan/E-LNG.

Die europäische Wasserstoffstrategie sollte daher nicht allein den Markthochlauf von Wasserstoff selbst betrachten, sondern die gesamte Wertschöpfungskette wasserstoffbasierter Energieträger einschließlich ihrer Weiterverarbeitung, Distribution und Nutzung strategisch berücksichtigen.

Eine entsprechende Ausrichtung würde zugleich die Nutzung bestehender industrieller Kompetenzen und Infrastrukturen ermöglichen und zusätzliche wirtschaftliche Perspektiven für die europäische Energieindustrie eröffnen.

Technologieoffenheit bei Herstellung und Anwendung gewährleisten:

Für einen wirtschaftlich tragfähigen Markthochlauf ist eine technologieoffene Ausgestaltung des regulatorischen Rahmens erforderlich. Dies betrifft sowohl unterschiedliche Verfahren zur Wasserstoffherstellung als auch die Weiterverarbeitung zu synthetischen Kraft- und Brennstoffen.

Neben erneuerbarem Wasserstoff sollte die europäische Wasserstoffstrategie auch CO_2-armen Wasserstoff einschließlich Wasserstoff aus Erdgas mit wirksamer CO_2-Abscheidung und dauerhafter Speicherung berücksichtigen. Entscheidend müssen dabei nachvollziehbare Anforderungen an die tatsächlichen Treibhausgasemissionen der jeweiligen Herstellungsverfahren sein. Die unterschiedlichen Wasserstofferzeugungspfade können – unter Einhaltung geeigneter Nachhaltigkeitsanforderungen – zur Entwicklung einer diversifizierten und resilienten europäischen Wasserstoffversorgung beitragen.

Gleiches gilt für die Herstellung synthetischer Energieträger. Hier sollten unterschiedliche technische Produktionspfade berücksichtigt und Innovationen bei Elektrolyseverfahren, Syntheseprozessen und der Bereitstellung geeigneter Kohlenstoffquellen ermöglicht werden.

Technologieoffenheit bedeutet nicht, auf verbindliche Klimaschutzanforderungen zu verzichten. Vielmehr sollte die regulatorische Bewertung möglichst an den nachgewiesenen Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus ansetzen, anstatt einzelne Technologien oder Herstellungsverfahren unabhängig von ihrer tatsächlichen Klimawirkung zu bevorzugen.

Auch auf der Anwendungsseite bedarf es einer umfassenderen Betrachtung. Wasserstoff und seine Derivate können sowohl in der Industrie als auch im Verkehr und in geeigneten Anwendungen der Gebäudewärmeversorgung einen Beitrag zur Defossilisierung leisten.

Die tatsächlichen Einsatzmöglichkeiten sollten unter Berücksichtigung der jeweiligen technischen, wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen bewertet werden.

UNITI fordert die Europäische Kommission auf, die Molekülwende als eigenständige und unverzichtbare Säule der europäischen Energiewende zu verankern und Wasserstoff sowie seine Derivate technologieoffen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu berücksichtigen.

2. Sektorenübergreifende Absatzmärkte für Wasserstoff und E-Fuels erschließen

Die Entwicklung wirtschaftlich tragfähiger Produktionsanlagen für Wasserstoff und seine Derivate setzt langfristig verlässliche und ausreichend große Absatzmärkte voraus.

Die europäische Regulierung schafft durch Instrumente wie ReFuelEU Aviation und FuelEU Maritime spezifische Nachfrageanreize für erneuerbare und synthetische Kraftstoffe in der Luft- und Seeschifffahrt (Verordnungen (EU) 2023/2405 und (EU) 2023/1805). Diese sektorspezifischen Instrumente leisten einen Beitrag zur Entwicklung erster Absatzmärkte. Sie reichen jedoch nicht aus, um das gesamte industrielle Potenzial wasserstoffbasierter Kraftstoffe zu erschließen. Insbesondere der Straßenverkehr sollte wesentlich stärker berücksichtigt werden.

Der bestehende regulatorische Rahmen in Form der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED, Richtlinie (EU) 2018/2001, geändert durch Richtlinie (EU) 2023/2413) schließt die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe nicht grundsätzlich aus dem Straßenverkehr aus. Die Nachfrageregulierung ist jedoch zwischen den Verkehrsbereichen unterschiedlich ausgestaltet. Dadurch entstehen ungleiche Absatzperspektiven für Hersteller synthetischer Kraftstoffe.

Aus Sicht von UNITI sollte von der europäischen Wasserstoffstrategie ein klares Signal ausgehen, die in 2027 anstehende Überarbeitung der RED zu nutzen, um die gegenwärtige sektorale Verengung zu überwinden und die Voraussetzungen für einen breiten, verkehrsträgerübergreifenden Absatzmarkt zu schaffen.

Der gesamte Verkehrssektor muss entsprechend seinem Bedarf an flüssigen Kraftstoffen für die Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe erschlossen werden können. Es ist bereits offensichtlich, dass der zukünftige erneuerbare Kraftstoffbedarf deutlich höher sein wird, als dies zunächst angenommen wurde (siehe Kapitel 2.2).

Technisch ist zudem zu berücksichtigen, dass die Herstellung synthetischer Kohlenwasserstoffe häufig mit einer Kuppelproduktion unterschiedlicher Kraftstofffraktionen verbunden ist. Bei der Produktion synthetischen Kerosins können beispielsweise auch E-Benzin, E-Diesel oder andere Kohlenwasserstoffprodukte entstehen. Die Wirtschaftlichkeit entsprechender Produktionsanlagen hängt wesentlich davon ab, dass sämtliche erzeugten Produkte einen wirtschaftlich attraktiven Absatzmarkt finden. Eine regulatorische Konzentration auf einzelne Kraftstofffraktionen kann deshalb die Wirtschaftlichkeit der Gesamtanlage beeinträchtigen und Investitionsentscheidungen erschweren.

Die Öffnung zusätzlicher Absatzmöglichkeiten im Straßenverkehr könnte dagegen die Erlösperspektiven verbessern, Skaleneffekte ermöglichen und das Risiko langfristiger Abnahmeverträge reduzieren.

Die Notwendigkeit eines möglichst breiten in der Strategie anzustrebenden Mengenhochlaufs insbesondere von E-Fuels ist zudem durch die fortbestehende Bedeutung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor gegeben. Normgerechte E-Fuels können in bestehenden Verbrennungsmotoren und unter Nutzung weiter Teile der vorhandenen Kraftstoffinfrastruktur eingesetzt werden.

Die im März 2026 veröffentlichte Studie „Das Marktpotenzial von eFuels“ der eFuel Alliance und Porsche Consulting untersucht unterschiedliche Szenarien zur Entwicklung des europäischen Verkehrssektors[1]:

[1] eFuel Alliance e. V. / Porsche Consulting GmbH (2026): Das Marktpotenzial von eFuels – Klimabeitrag und Erfolgsfaktoren des Hochlaufs.

- Selbst im ambitionierten Transformationsszenario, das auf der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission zum Klimaziel 2040 aufbaut, verbleibt nach den Berechnungen der Studie im Jahr 2040 ein Anteil von rund 37 Prozent an Pkw mit Verbrennungsmotor einschließlich Plug-in-Hybriden in der europäischen Bestandsflotte. Für Lkw und Busse wird der entsprechende Anteil mit rund 62 Prozent angegeben (eFuel Alliance/ Porsche Consulting, 2026, S. 9 sowie S. 43-51).

- Die Studie zeigt darüber hinaus, dass industrielle Engpässe beim Ausbau der Elektromobilität zu einer langsameren Elektrifizierung und einem entsprechend höheren Bedarf an flüssigen Kraftstoffen führen könnten. In dem untersuchten, um industrielle Engpässe angepassten Szenario liegt die kumulierte Nachfrage nach flüssigen Kraftstoffen im Straßenverkehr bis 2050 um 23 Prozent über der Nachfrage des ambitionierten Referenzszenarios (eFuel Alliance/ Porsche Consulting, 2026, S. 13-14).

Die neue Strategie sollte die Möglichkeit, bestehende europäische Industrie- und Infrastruktursysteme durch eine breitere Nutzung synthetischer Kraftstoffe zu erhalten, klar benennen. Europa verfügt über hochentwickelte Motorentechnologien sowie umfangreiche industrielle Wertschöpfungsketten in den Bereichen Fahrzeugentwicklung, Maschinenbau, Kraftstoffproduktion und Energielogistik. Auch die bestehende Tankstellen-, Lager- und Distributionsinfrastruktur stellt einen bedeutenden wirtschaftlichen Wert dar. Die Nutzung erneuerbarer flüssiger Kraftstoffe kann dazu beitragen, diese Kompetenzen und Infrastrukturen in ein defossilisiertes Energiesystem zu überführen.

Gerade Raffinerien verfügen über komplexe technische Anlagen zur Verarbeitung unterschiedlicher Kohlenwasserstofffraktionen. Sie können perspektivisch eine wichtige Rolle bei der Weiterverarbeitung importierter synthetischer Rohöle und weiterer erneuerbarer Zwischenprodukte übernehmen.

Eine Transformationsstrategie, die sich ausschließlich auf die Herstellung und Nutzung von E-Kerosin konzentriert, würde den erheblich breiteren Produktbedarf und die komplexen Produktionsstrukturen europäischer Raffinerien nicht ausreichend berücksichtigen.

Kerosin stellt lediglich einen begrenzten Anteil des gesamten Raffinerieproduktspektrums dar. Die wirtschaftliche Perspektive der Raffinerien hängt deshalb davon ab, dass auch weitere erneuerbare Kohlenwasserstoffprodukte, insbesondere für den Straßenverkehr, einen Absatzmarkt erhalten.

Die europäische Wasserstoffstrategie sollte daher ausdrücklich die Weiterentwicklung bestehender Raffineriestandorte zu Verarbeitungs- und Produktionszentren erneuerbarer Kohlenwasserstoffe berücksichtigen.

UNITI fordert die Europäische Kommission auf, den Straßenverkehr ausdrücklich als strategischen Absatzmarkt für Wasserstoff und seine Derivate anzuerkennen. Die Strategie sollte den Abbau regulatorischer Hemmnisse für eine sektorübergreifende Nutzung und Anrechnung synthetischer Kraftstoffe als zentrale Voraussetzung für Investitionen in entsprechende Produktionsanlagen definieren.

3. Wirtschaftliche Investitionsbedingungen und einen verlässlichen Rechtsrahmen schaffen

Fehlende Investitionsentscheidungen als zentrales Markthochlaufhemmnis angehen:

Die bisherige Entwicklung des Wasserstoff- und E-Fuel-Marktes verdeutlicht, dass politische Zielsetzungen in Form von Quoten allein keinen erfolgreichen Markthochlauf gewährleisten. Entscheidend ist vielmehr, ob Projekte unter den bestehenden wirtschaftlichen und regulatorischen Bedingungen tatsächlich investitionsfähig sind.

Die Studie der eFuel Alliance und Porsche Consulting zeigt, dass weltweit lediglich sechs Prozent der für 2030 angekündigten E-Fuel-Produktionskapazitäten eine finale Investitionsentscheidung erreicht beziehungsweise eine gesicherte Finanzierung aufweisen. Für 94 Prozent der angekündigten Kapazitäten fehlt eine entsprechende Investitionsentscheidung. In Europa liegt der Anteil der finanziell gesicherten Kapazitäten laut Studie sogar unter einem Prozent.

Die Autoren identifizieren insbesondere regulatorische Unsicherheiten, unzureichende langfristige Absatzperspektiven und fehlende Abnahmevereinbarungen als wesentliche Hindernisse für die Finanzierung von Produktionsprojekten (eFuel Alliance/ Porsche Consulting, 2026, S. 136-137).

Diese Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit, die europäische Wasserstoffstrategie konsequent auf die Verbesserung wirtschaftlicher Investitionsbedingungen auszurichten. Im Mittelpunkt muss die Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen für Produktionsanlagen stehen, deren Planung, Bau und wirtschaftlicher Betrieb regelmäßig langfristige Zeiträume umfassen.

Die Festlegung einer stringenten europäischen Hochlaufstrategie ist allein deswegen schon dringend geboten, weil andere Akteure bereits sichtbare Investitionsentscheidungen getroffen und mit dem Bau von Produktionsanlagen begonnen haben. So sind Unternehmen innerhalb der Volksrepublik China momentan dabei, weltweit bisher beispiellose Kapazitäten für die Produktion von E-Fuels und E-Methanol aufzubauen (Artikel WirtschaftsWoche vom 30.10.2026: „Diese Satellitenbilder enthüllen Chinas stilles Milliardenprojekt für E-Fuels“)[2]. Ein solcher Aufbau kann dabei nicht nur zu einer globalen Marktmacht beim eigentlichen Produkt führen, sondern auch bei den Vorprodukten, den benötigten Anlagen und weiteren Infrastrukturelementen.

RFNBO-Anforderungen wirtschaftlich praktikabel ausgestalten:

Ein wesentlicher Bestandteil eines investitionsfreundlichen regulatorischen Rahmens ist die Weiterentwicklung der Anforderungen an erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, RFNBO).

Die derzeitigen europäischen Strombezugskriterien für die Herstellung erneuerbaren Wasserstoffs stellen hohe Anforderungen an die Zusätzlichkeit erneuerbarer Stromerzeugung sowie an die zeitliche und geografische Korrelation zwischen Stromerzeugung und Wasserstoffproduktion.

Insbesondere die vorgesehene Verschärfung der zeitlichen Korrelation auf eine stündliche Übereinstimmung ab dem 1. Januar 2030 kann die wirtschaftliche Auslastung von Elektrolyseuren und nachgelagerten Syntheseanlagen erschweren (Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 in der Fassung der Verordnung (EU) 2024/1408, Art. 6). Für die Produktion synthetischer Kraftstoffe sind jedoch möglichst kontinuierliche und wirtschaftlich optimierte Produktionsprozesse von erheblicher Bedeutung.

Regulatorische Anforderungen, die eine ausreichende Anlagenauslastung erschweren oder umfangreiche zusätzliche Speicher- und Stromerzeugungskapazitäten erforderlich machen, können die Produktionskosten erhöhen und damit Investitionsentscheidungen verhindern.

Die europäische Wasserstoffstrategie sollte daher eine Überprüfung und Weiterentwicklung der RFNBO-Strombezugskriterien als strategische Priorität vorsehen.

[2] Onlinelink

Dabei müssen die Anforderungen an die tatsächliche Treibhausgasminderung und den Ausbau erneuerbarer Energien mit der wirtschaftlichen Realisierbarkeit industrieller Produktionsanlagen in Einklang gebracht werden. Insbesondere sollten Möglichkeiten einer flexibleren zeitlichen Korrelation, langfristig verlässlicher Übergangsregelungen und eines wirksamen Bestandsschutzes für frühzeitig realisierte Produktionsanlagen geprüft werden.

Darüber hinaus müssen die Anforderungen an geeignete Kohlenstoffquellen und die Treibhausgasbilanzierung so ausgestaltet werden, dass unterschiedliche klimaverträgliche Produktionspfade möglich bleiben. Die Nachhaltigkeit der erzeugten Energieträger muss dabei durch belastbare, transparente und international kompatible Nachweissysteme gewährleistet werden.

Neben der Anpassung der RFNBO-Strombezugs- und Nachhaltigkeitskriterien sollte die neue RED auch Investitionssicherheit durch einen regulatorischen Bestandsschutz gewährleisten: Wie bereits im Investitionsplan der Europäischen Kommission für nachhaltigen Verkehr sowie in „AccelerateEU“ anerkannt, sollten die zum Zeitpunkt der endgültigen Investitionsentscheidung (Final Investment Decision, FID) geltenden Zertifizierungs-, Produktions- und Förderkriterien für die gesamte wirtschaftliche Lebensdauer eines Projekts Bestandsschutz genießen. Nachträgliche Verschärfungen oder rückwirkende nicht-anwenderorientierte Änderungen der Regulierung gefährden die Wirtschaftlichkeit bereits beschlossener Investitionen, erschweren den Abschluss langfristiger Abnahmeverträge und erhöhen die Finanzierungsrisiken. Ein verbindlicher regulatorischer Bestandsschutz („Grandfathering“-Regel) ist daher eine wesentliche Voraussetzung, um Investitionsentscheidungen zu sichern.

Europäische Förderinstrumente stärker auf Investitionsentscheidungen ausrichten:

Neben einem verlässlichen regulatorischen Rahmen sind geeignete finanzielle Förderinstrumente erforderlich, um die bestehenden Mehrkosten erneuerbarer und CO_2-armer Energieträger gegenüber fossilen Alternativen zumindest zu Beginn des Markthochlaufs zu reduzieren.

Die bisherige europäische Förderlandschaft umfasst unter anderem den Innovationsfonds und die Europäische Wasserstoffbank. Diese Instrumente werden auch in der Konsultationsunterlage der Kommission aufgeführt (Europäische Kommission, 2026, S. 2). Ebenso sollte die Rolle der Europäischen Investitionsbank zur Finanzierung von Wasserstoffwertschöpfungsketten gestärkt werden.

Die europäische Wasserstoffstrategie sollte die Weiterentwicklung bestehender Förderinstrumente mit Maßnahmen zur langfristigen Nachfrageabsicherung und zur Verringerung von Investitionsrisiken verknüpfen.

Auch hier gilt: Die Förderung sollte auch die nachgelagerte Verarbeitung zu Wasserstoffderivaten, die Errichtung von Syntheseanlagen und die Entwicklung langfristiger Abnahmebeziehungen berücksichtigen. Die Förderbedingungen sollten dafür technologieoffen ausgestaltet sein und unterschiedliche wirtschaftlich tragfähige Herstellungspfade berücksichtigen.

Von besonderer Bedeutung ist die Absicherung langfristiger Erlöse. Produktionsanlagen können nur dann finanziert werden, wenn Investoren eine ausreichende Sicherheit über die zukünftige Nachfrage und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erhalten.

Klimawirkungsorientierte Energiebesteuerung ermöglichen:

Ein weiterer wesentlicher Ansatzpunkt zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit erneuerbarer Kraft- und Brennstoffe ist die europäische Energiebesteuerung.

Die bestehenden Mindestbesteuerungsregeln der Energiesteuerrichtlinie (Energy Taxation Directive, ETD) bilden die unterschiedliche Klimawirkung fossiler und erneuerbarer Energieträger bislang nur unzureichend ab.

Aus Sicht von UNITI ist es daher dringend geboten, die Reform der ETD konsequent weiter zu verfolgen mit dem Ziel einer Energiebesteuerung, die sich stärker an der tatsächlichen Treibhausgasintensität der jeweiligen Energieträger orientiert. Erneuerbare Kraft- und Brennstoffe, insbesondere RFNBO und E-Fuels, sollten entsprechend ihrer nachgewiesenen Treibhausgasminderung gegenüber fossilen Alternativen steuerlich begünstigt werden können.

Eine solche Ausgestaltung würde zusätzliche wirtschaftliche Anreize für deren Herstellung und Nutzungsanreize schaffen und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit erneuerbarer Energieträger verbessern.

Die Europäische Kommission sollte deshalb im Rahmen ihrer Wasserstoffstrategie die zügige und sachgerechte Weiterentwicklung der Energiesteuerregulierung ausdrücklich als flankierende Maßnahme für den Markthochlauf berücksichtigen (vgl. Richtlinie 2003/96/EG; Reformvorschlag COM(2021) 563 final).

UNITI fordert die Europäische Kommission auf, die Verbesserung der Investitionsbedingungen zum zentralen Maßstab ihrer Wasserstoffstrategie zu machen. Hierfür müssen

- die RFNBO-Produktionsanforderungen wirtschaftlich praktikabel ausgestaltet,
- langfristige regulatorische Planungssicherheit geschaffen,
- die europäischen Förderinstrumente weiterentwickelt und
- erneuerbare Energieträger energiesteuerlich entsprechend ihrer Klimawirkung behandelt werden.

4. Globale Energiepartnerschaften und internationale Wasserstoffmärkte entwickeln

Internationale Produktionspotenziale für die europäische Energieversorgung erschließen:

Der Aufbau einer wettbewerbsfähigen und resilienten europäischen Wasserstoff-versorgung erfordert eine strategische Kombination aus heimischer Produktion und internationalen Energieimporten.

Europa wird aufgrund seiner begrenzten Verfügbarkeit kostengünstiger erneuerbarer Stromerzeugung nicht sämtliche zukünftigen Bedarfe an Wasserstoff und wasserstoffbasierten Energieträgern gleichermaßen wirtschaftlich aus heimischer Produktion decken können.

Demgegenüber bestehen weltweit erhebliche Potenziale zur Erzeugung erneuerbaren Stroms und dessen Umwandlung in synthetische Energieträger.

Der vom Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik (IEE) veröffentlichte globale Power-to-X-Atlas (PtX-Atlas) zeigt, dass außerhalb Europas langfristig umfangreiche Produktionspotenziale für grünen Wasserstoff und synthetische Kraft- und Brennstoffe bestehen.

Unter Berücksichtigung technischer und sozioökonomischer Einschränkungen beziffert das Fraunhofer IEE das langfristig erschließbare Potenzial auf rund 69.100 TWh Wasserstoff beziehungsweise 57.000 TWh synthetische Kraft- und Brennstoffe jährlich (Fraunhofer IEE, 2021, „Neuer Atlas zeigt erstmals die weltweiten Power-to-X-Potenziale“).

Diese Potenziale verdeutlichen die grundsätzlichen Möglichkeiten einer weitreichenden Defossilisierung des verbleibenden Bedarfs an flüssigen und gasförmigen Energieträgern. Voraussetzung sind allerdings der entsprechende Ausbau erneuerbarer Energien, geeignete Infrastruktur sowie wirtschaftlich tragfähige Investitionsbedingungen. In Kombination mit Energieeffizienz und direkter Stromnutzung wäre global eine vollständige Ersetzung fossilen Rohöls durch grünstrombasierte Energieträger möglich.

Der Fraunhofer-PtX-Atlas zeigt hierbei, dass die Herstellung synthetischer flüssiger Energieträger an geeigneten außereuropäischen Produktionsstandorten und deren anschließender Import nach Europa häufig wirtschaftliche Vorteile gegenüber dem Ferntransport reinen Wasserstoffs bieten können (Fraunhofer IEE, 2021, Abschnitt „Transport ist wichtiger Kostenfaktor“).

Die europäische Wasserstoffstrategie sollte zum einen diese globalen Produktionspotenziale systematisch in Form einer umfassenden Importstrategie berücksichtigen. Zum anderen sollte sich diese Importstrategie ausdrücklich auf unterschiedliche Wasserstoffderivate erstrecken. Deren Produktions- und Transportkosten, wirtschaftliche Einsatzmöglichkeiten sowie Bedeutung für die europäische industrielle Wertschöpfung sollten dabei Richtschnur sein.

Internationale Energiepartnerschaften als Beitrag zur europäischen Resilienz ausbauen:

Die Basis einer solchen Importstrategie bilden stabile und verlässliche internationale Energiepartnerschaften. Diese Partnerschaften, die sowohl den Austausch von PtX-Technologien als auch den Import von PtX-Energieträgern umfassen, bieten zugleich die Möglichkeit, die europäische Energieversorgung geografisch stärker zu diversifizieren.

Denn während die heutige Energieversorgung in erheblichem Umfang von fossilen Energieträgern und deren internationalen Lieferketten abhängig ist, können erneuerbare strombasierte Energieträger grundsätzlich in einer Vielzahl unterschiedlicher Weltregionen hergestellt werden.

Die Entwicklung entsprechender Produktionskapazitäten eröffnet damit die Perspektive einer breiteren Verteilung der zukünftigen Energieimporte auf unterschiedliche Herkunftsländer und Handelspartner.

Europäische Energieversorgungssicherheit sollte deshalb nicht mit dem Anspruch einer weitgehenden Energieautarkie gleichgesetzt werden.

Vielmehr kann eine ausgewogene Kombination aus heimischer Erzeugung und diversifizierten internationalen Importen dazu beitragen, strategische Abhängigkeiten zu reduzieren und die Widerstandsfähigkeit des europäischen Energiesystems gegenüber geopolitischen Risiken zu stärken.

Die Europäische Kommission sollte daher den Aufbau langfristiger Energiepartnerschaften mit geeigneten Produktionsländern als zentrale Aufgabe ihrer Wasserstoffstrategie definieren.

Diese Partnerschaften sollten nicht allein die Herstellung von Wasserstoff betreffen, sondern auch den Aufbau von Produktionskapazitäten für Wasserstoffderivate, die Entwicklung geeigneter Exportinfrastrukturen und die Schaffung langfristiger Handelsbeziehungen.

Hierbei müssen auch bestehende europäische Import-, Lager-, Raffinerie- und Distributionsinfrastrukturen berücksichtigt werden.

Insbesondere der Import synthetischen Rohöls kann die Weiterverarbeitung in europäischen Raffinerien ermöglichen und damit einen Beitrag zum Erhalt industrieller Wertschöpfung in Europa leisten.

Internationale Handelshemmnisse abbauen und fairen Wettbewerb gewährleisten:

Die Entwicklung globaler Märkte für Wasserstoff und seine Derivate setzt verlässliche internationale Handelsbedingungen voraus. Die Europäische Union sollte deshalb auf den Abbau tarifärer und nichttarifärer Handelshemmnisse für erneuerbare und CO_2-arme Energieträger hinwirken.

Hierzu gehören insbesondere die Vermeidung unnötiger regulatorischer Unterschiede zwischen einzelnen Absatzmärkten, die Vereinfachung von Import- und Zulassungsverfahren sowie die Entwicklung transparenter und diskriminierungsfreier Marktzugangsbedingungen.

Zugleich muss sich die EU für einen international fairen Wettbewerb einsetzen. Europäische und außereuropäische Produzenten sollten bei vergleichbaren Produkten und nachgewiesener Einhaltung gleichwertiger Nachhaltigkeitsanforderungen unter vergleichbaren Marktbedingungen miteinander konkurrieren können. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass faire Marktbedingungen nicht von Markteilnehmern umgangen oder durch staatliche Eingriffe einzelne Marktteilnehmer international übervorteilt werden. Dies gilt auch für die Vorketten der Wasserstoffherstellung sowie im Maschinen- und Anlagenbau. Nur durch ein einheitliches Level-Playing-Field lässt sich fairer Wettbewerb global sicherstellen.

Die EU sollte vermeiden, dass unterschiedliche regulatorische Anforderungen oder nicht harmonisierte Zertifizierungsverfahren den internationalen Handel erschweren und damit zusätzliche Kosten verursachen.

Einheitliche Nachhaltigkeitsstandards und internationale Zertifizierung etablieren:

Ein funktionierender internationaler Markt benötigt gemeinsame und verlässliche Maßstäbe zur Bewertung der Nachhaltigkeit von Wasserstoff und seinen Derivaten.

Die Europäische Kommission sollte sich deshalb für eine weitgehende internationale Harmonisierung der Produktions- und Nachhaltigkeitsanforderungen einsetzen. Dies betrifft insbesondere die Bewertung der Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus, die Anforderungen an erneuerbare Stromerzeugung sowie die Nachhaltigkeit und Herkunft verwendeter Kohlenstoffquellen.

Für den internationalen Handel sind zudem verlässliche und möglichst einheitliche Zertifizierungssysteme erforderlich. Die EU sollte daher auf die Entwicklung international kompatibler Zertifizierungsstandards und auf die gegenseitige Anerkennung gleichwertiger Nachweissysteme hinwirken.

Dabei muss gewährleistet sein, dass die tatsächliche Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen durch geeignete unabhängige Kontrollmechanismen überprüft wird.

Internationale Zertifizierung darf nicht zu einer Absenkung erforderlicher Nachhaltigkeitsstandards führen. Sie sollte vielmehr deren wirksame und einheitliche Anwendung ermöglichen und zugleich unnötige administrative Handelshemmnisse vermeiden.

UNITI fordert die Europäische Kommission auf, den Aufbau globaler Wasserstoff- und E-Fuel-Märkte als eigenständige strategische Aufgabe zu verankern. Hierzu gehören

- der Ausbau internationaler Energiepartnerschaften,
- die Berücksichtigung unterschiedlicher Wasserstoffderivate in der Importstrategie,
- der Abbau von Handelshemmnissen,
- faire Wettbewerbsbedingungen sowie
- international harmonisierte Nachhaltigkeits- und Zertifizierungssysteme mit wirksamen Kontrollmechanismen.

5. Einen langfristigen regulatorischen Entwicklungspfad bis 2050 festlegen

Wasserstoffstrategie mit der Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens verknüpfen:

Die erneuerte europäische Wasserstoffstrategie muss über eine politische Bestandsaufnahme und die Beschreibung allgemeiner Entwicklungsziele hinausgehen.

Aus Sicht von UNITI sollte sie einen konkreten strategischen Entwicklungspfad bis 2050 definieren und vorgesehene Maßnahmen mit der Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens für die Zeit nach 2030 festlegen.

Dies gilt insbesondere für die Weiterentwicklung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie. Die gegenwärtigen Anforderungen und Zielsetzungen sind wesentlich auf das Jahr 2030 ausgerichtet. Für Investitionen in großtechnische Produktionsanlagen für Wasserstoff und synthetische Energieträger ist jedoch ein deutlich längerer Planungshorizont erforderlich. Investoren benötigen eine verlässliche Orientierung darüber, unter welchen Bedingungen Wasserstoff und seine Derivate künftig hergestellt, importiert, gehandelt und verwendet werden können. Die bevorstehende Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens für erneuerbare Energien für die Zeit nach 2030 sollte daher genutzt werden, um langfristig verlässliche Absatzperspektiven und geeignete Anrechnungsmechanismen für Wasserstoff und seine Derivate zu schaffen. Planungssicherheit ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass angekündigte Produktionsprojekte in konkrete Investitionsentscheidungen überführt werden.

Im Rahmen einer zukünftigen Weiterentwicklung der Renewable Energy Directive (RED IV) sollte insbesondere eine umfassendere Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe im gesamten Verkehrssektor ermöglicht werden. Ziel muss es sein, die regulatorischen Voraussetzungen für einen breiten und technologieoffenen Absatzmarkt zu schaffen.

Hierbei sollten sektorübergreifende Anrechnungsmechanismen geprüft werden, die den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe in unterschiedlichen Verkehrsbereichen ermöglichen, ohne die Verlässlichkeit bestehender Klimaschutzanforderungen und die Vermeidung von Doppelanrechnungen zu gefährden.

Die langfristigen regulatorischen Zielsetzungen müssen dabei so ausgestaltet werden, dass sie Investitionsentscheidungen in Produktionsanlagen und internationale Lieferketten unterstützen.

Aufbau einer bedarfsgerechten Wasserstoffinfrastruktur erleichtern:

Ein weiterer strategischer Schwerpunkt muss der Aufbau einer bedarfsgerechten europäischen Wasserstoffinfrastruktur sein. Die Entwicklung von Produktions- und Verbrauchsmärkten ist eng mit der Verfügbarkeit geeigneter Transport-, Speicher- und Verteilungsstrukturen verbunden.

Bestehende regulatorische, administrative und finanzielle Hindernisse beim Infrastrukturaufbau müssen deshalb systematisch abgebaut werden.

Dies betrifft insbesondere die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, die Verbesserung der Investitionsbedingungen sowie die Abstimmung grenzüberschreitender Infrastrukturprojekte.

Zugleich muss die Entwicklung der Wasserstoffinfrastruktur stärker an den tatsächlichen und absehbaren Bedarfen unterschiedlicher Anwendungen ausgerichtet werden. Dabei sollten neben industriellen Abnehmern auch die Anforderungen des Verkehrssektors und weiterer geeigneter Verbraucher berücksichtigt werden.

Die europäische Wasserstoffstrategie sollte deshalb sowohl den Ausbau einer grenzüberschreitenden Wasserstofftransportinfrastruktur als auch die Entwicklung geeigneter regionaler Verteilungs- und Betankungsstrukturen adressieren.

Gleichzeitig sind die bereits bestehenden logistischen Möglichkeiten für flüssige Wasserstoffderivate in die strategische Infrastrukturplanung einzubeziehen.

Die unterschiedlichen Eigenschaften gasförmiger und flüssiger Energieträger erfordern dabei eine differenzierte Betrachtung geeigneter Transport- und Verteilungswege.

UNITI fordert die Europäische Kommission auf, mit der erneuerten Wasserstoffstrategie einen langfristig verlässlichen regulatorischen Entwicklungspfad bis 2040 festzulegen. Dieser muss insbesondere die

- Weiterentwicklung der RED,
- die Verbesserung der Anrechenbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe,
- die Reform der Energiesteuerregulierung,
- die Anpassung der RFNBO-Anforderungen sowie
- die Beschleunigung des Infrastrukturaufbaus umfassen.

Fazit: Den europäischen Wasserstoffhochlauf durch Marktöffnung und Investitionssicherheit beschleunigen

Die erneuerte europäische Wasserstoffstrategie bietet die Gelegenheit, die bisherige Wasserstoffpolitik stärker an den wirtschaftlichen Realitäten und den Anforderungen einer resilienten europäischen Energieversorgung auszurichten.

Die Europäische Kommission benennt die wesentlichen Herausforderungen bereits selbst: Hohe Kosten, unzureichende Nachfrage, regulatorische Unsicherheiten und fehlende Investitionsentscheidungen verhindern bislang einen ausreichenden Markthochlauf (Europäische Kommission, 2026, S. 2-3).

Aus Sicht von UNITI muss die strategische Antwort hierauf in der Schaffung funktionierender Märkte und langfristig verlässlicher Investitionsbedingungen liegen.

Hierzu ist eine umfassende Betrachtung von Wasserstoff und seinen Derivaten erforderlich. Die europäische Energiewende muss neben der Elektrifizierung eine weitreichende Defossilisierung gasförmiger und flüssiger Energieträger ermöglichen.

Besonders entscheidend ist dabei die Öffnung zusätzlicher Absatzmärkte für erneuerbare Kraftstoffe.

Die regulatorische Konzentration auf bestimmte Verwendungssektoren sollte überwunden werden, damit sich wirtschaftlich tragfähige Produktions- und Absatzstrukturen entwickeln können. Der Straßenverkehr mit seinem auch langfristig bestehenden Bedarf an flüssigen Kraftstoffen und seiner im Vergleich zu anderen Verkehrsbereichen hohen Zahlungsbereitschaft muss hierbei ausdrücklich berücksichtigt werden.

Gleichzeitig müssen die Produktionsanforderungen für erneuerbare und CO_2-arme Energieträger wirtschaftlich praktikabel ausgestaltet und bestehende Förderinstrumente wirksamer auf die Mobilisierung privater Investitionen ausgerichtet werden.

Der Aufbau internationaler Energiepartnerschaften, die Nutzung globaler Erzeugungspotenziale und die Entwicklung verlässlicher internationaler Handels- und Zertifizierungsstrukturen sind weitere wesentliche Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige und resiliente europäische Energieversorgung.

Die zukünftige europäische Wasserstoffpolitik sollte sich deshalb an einem übergeordneten Ziel orientieren:

Die EU muss die wirtschaftlichen und regulatorischen Voraussetzungen dafür schaffen, dass erneuerbarer und CO_2-armer Wasserstoff sowie seine Derivate in ausreichenden Mengen, zu wettbewerbsfähigen Kosten und für ein breites Spektrum geeigneter Anwendungen verfügbar werden.

Nur durch einen technologieoffenen, sektorenübergreifenden und international ausgerichteten Markthochlauf können die vorhandenen industriellen Potenziale erschlossen und die erforderlichen privaten Investitionen mobilisiert werden.

UNITI appelliert daher an die Europäische Kommission, mit der erneuerten Wasserstoffstrategie die Voraussetzungen für eine umfassende europäische Molekülwende zu schaffen und die erforderlichen regulatorischen Reformen für die Zeit bis 2050 ausdrücklich vorzubereiten.

Quellenverzeichnis

- Europäische Kommission (2026): Aufforderung zur Stellungnahme – Eine erneuerte Wasserstoffstrategie für ein wettbewerbsfähigeres und resilienteres Europa. Ref. Ares(2026)10035347, 26. Oktober 2026.
- eFuel Alliance e. V. / Porsche Consulting GmbH (2026): Das Marktpotenzial von eFuels – Klimabeitrag und Erfolgsfaktoren des Hochlaufs. Onlinequelle.
- Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik IEE (2021): Neuer Atlas zeigt erstmals die weltweiten Power-to-X-Potenziale mit Hintergrundpapier "Weltweite Potenziale für die Erzeugung von grünem Wasserstoff und klimaneutralen synthetischen Kraft- und Brennstoffen". Onlinequelle.
- Europäisches Parlament und Rat (2023): Richtlinie (EU) 2023/2413 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED III).
- Europäische Kommission (2023/2024): Delegierte Verordnung (EU) 2023/1184 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für RFNBO, geändert durch Verordnung (EU) 2024/1408, insbes. Art. 6 (zeitliche Korrelation).
- Europäisches Parlament und Rat (2023): Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation).
- Europäisches Parlament und Rat (2023): Verordnung (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime).
- Rat der Europäischen Union (2003) / Europäische Kommission (2021): Richtlinie 2003/96/EG über die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom; Vorschlag zur Neufassung, COM(2021) 563 final.
- WirtschaftsWoche (2026): Wirtschaft von oben #429 – Synthetische Kraftstoffe. Diese Satellitenbilder enthüllen Chinas stilles Milliardenprojekt für E-Fuels, Onlinequelle.

Bundesverband EnergieMittelstand
Fuels | VSI Lubes | Energy

Kontakt

RA Elmar Kühn
Hauptgeschäftsführer
E-Mail: kuehn@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dipl.-Verw.Wiss. Dominik Hellriegel
Leiter Politik
E-Mail: hellriegel@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414 - 416

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 5,3 Millionen Kunden die ca. 10.560 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 75 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 105 Milliarden Euro und beschäftigen ca. 120.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

EU-Transparenz-Register-Nr. 248388645583-80

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822